NUMER ZAWIERA: „Zagadnienia produkcji samochodowej w Polsce", „Krakowski turniej automobilowy", „Wyścigi w Wiesbadenie", „O ważności tryptyków" Komunikat P.Z.M., „Samochód sześciokołowy", Poradnik automobilisty, „Życie twórcy samochodu Benz'a", „Próba polskiego szybowca", Komunikat prasowy K. K. A., „Niesamowity pojedynek" (nowela) i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i AUTOLOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. | 28 maj 1929 r. | Nr. 22 (50).

O WARUNKACH PRODUKCJI SAMOCHODÓW W POLSCE.

W numerze 18 „Autolotu", podaliśmy początek cyklu artykułów inż. W. S., obecnie podajemy c. d., nie zmieniając pierwotnego tytułu.
Red.

Gdy więc spojrzymy na mapę Europy i zaczniemy studjować nasze warunki strategiczno-terytorjalne, widzimy dwa kierunki zasadnicze dróg w Polsce. Z południa na północ i z zachodu na wschód. Kierunek pierwszy, o osi, przechodzącej od Warszawy do Gdyni—Gdańska, jest pięknie przestudjowany i uzasadniony przez ppłk. Bagińskiego w jego dziele „Gdynia — port Polski". Kierunek zachodnio-wschodni nie może być lekceważony, bo tak strasznie zaciążył nad nami w ubiegłych stuleciach. Na zachodzie rozprężająca się od 1.000 lat sprężyna niemiecka, co stara się nas przesunąć na wschód, wycisnąć z największego międzymorza Europy, leżącego między Bałtykiem i Czarnem Morzem, i wepchnąć w niezmierne obszary miękkiej, rozleniwiającej, rozlewnej, nieokreślonej, bez sztywnego kośca poduszki zwanej Rosją — byśmy się w tej przepastnej otchłani udusili. Na zachodzie nas łamią, myśmy się też zahartowali — na wschodzie do dziś dnia wszystko jest nieokreślone, jak ten „tutejszy", który nie wie czem jest: *Polakiem czy Rosjaninem?*

W tym drugim kierunku mamy stadjum wojny otwartej, zażartej. Wojna celna z Niemcami w której, zależnie od sytuacji, Minister Handlu i Przemysłu to popuszcza wodze, to ściąga cugle. *Niemcy dłużej i mocniej się zastanawiają nad warunkami traktatu handlowego z nami,* niż przed wywołaniem wojny 14-go roku. Rosja trwa w sprawach stosunków gospodarczych z nami w stanie ongiś ogłoszonym w Brześciu przez Trockiego: *ni wojny, ni pokoju.*

Obecny stan mapy gospodarczej świata, na której cały obszar Rosji z Syberją, jest miejscem pustem, w pewnym momencie ulegnie zmianie w tym sensie, że te ogromne obszary, stanowiące 1/6 część świata w obrocie handlowym przed wojną, staną się rynkiem o pojemności kolosalnej. Rynkiem zbytu dla wszelkich dziedzin przemysłu — *w pierwszym rzędzie zaś przemysłu środków transportowych i mechanizacji pracy.*

Rosja zawsze była klasycznym przykładem ogromu, eksportującego surowca. Jakprędzej trzeba nam przestać grać jej rolę w eksportowaniu surowców — a kłaść podwaliny pod takie ośrodki rozwojowej produkcji, byśmy eksportowali fabrykaty całkowite.

Musimy nauczyć się przetwarzać.

Musimy zdobyć odskocznie, bo jej dotąd nie mamy.

Musimy działać prędko, bo Rosja jest jednakże nieśmiertelną i zacznie drzeć i wysysać, a niemiecka sprężyna już działa.

Pisałem rok temu o różnicy miedzy produkcją samochodową opartą na licencji, t. j. na raz obranym typie, i pomysłami stwarzania fabrykacji polskich typów, swojskiej inwencji. Inż. Paszewski zaoponował, broniąc koncepcji nie zabijania polskiej techniki licencjami zagranicznemi.

Cóż pokazało życie?

Wystarczyło tego 1928 roku, aby życie polskie cofnęło djapazon naszej dyskusji o całe lata rozwoju technicznego wstecz. *Dość jest przywieźć o tyle o ile rozebrany na części wóz byle jakiej marki amerykańskiej i zmontować go w parę godzin, aby uzyskano tytuł polskiej fabryki samochodów.* I chociaż mój Szanowny zeszłoroczny oponent twierdzi, że "przemysł amerykański przedewszystkiem dąży do świadczenia usług społeczeństwu, a potem pomyśli o zyskach", to w danym razie dobroczyńca ludzkości w postaci samochodowego Wuja Sama bardzo sprytnie wykorzystał dziwne niedołęstwo naszej polityki kontygensowej i celnej i uszczęśliwia polskich obywateli swemi wozami po konkurencyjnej cenie.

Cenie!

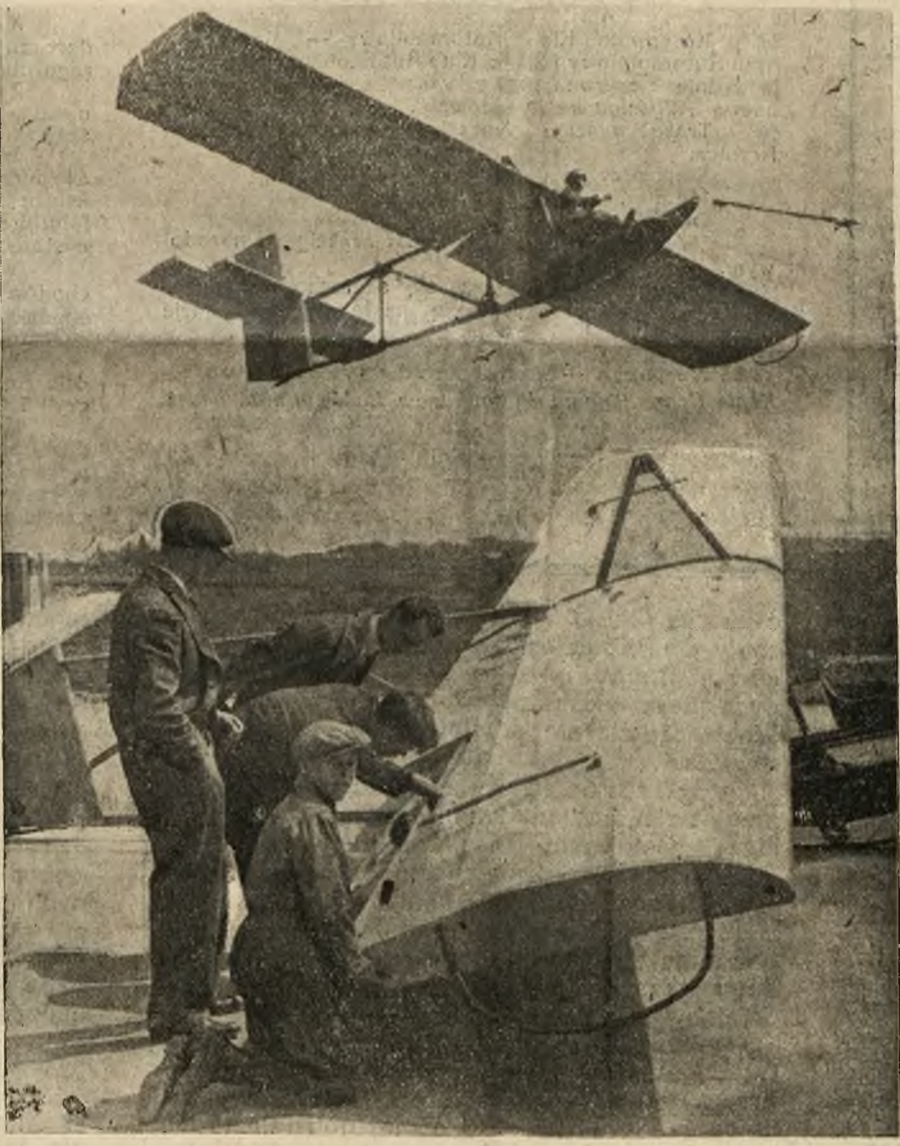
Otóż znowu jesteśmy w domu. Musimy gadać o cenach i komercyjnej stronie interesu.

Pan Redaktor Wallmoden wołał w „Przeglądzie Samoch. i Motoc." o „własną linję rozwoju", — a Pan M. n. w „Aucie", w artykule „Gwiazdka 1928 roku" bardzo ostro potraktował nasz stan obecny i w rok po mnie stwierdził, że produkcji samochodowej nie mamy. Jego pomysł dedykacji do numeru jubileuszowego „Przeglądu" celuje w przemysłowców, bankierów i finansistów polskich.

Pan Str. Wojt. w artykule *„Polska polityka motorowa"* w Nr. 11 „Kur. Warsz", z r. b. stwierdza, że w „dziedzinie samochodu bezplanowość jest kompletna, choć nie brak w Polsce znakomitych fachowców cywilnych i wojskowych", że „pułk. inż. Meyer kilka lat temu wołał w pismach i na zebraniach o polski przemysł samochodowy, który, powstając, miał wówczas nadzwyczajne konjuktury, i że „sprowadziliśmy z zagranicy od tego czasu 25.000 samochodów na chybił-trafił" i że "zamiast kilkunastu typów mamy ich kilkadziesiąt". W konkluzji zaś dowodzi o korzyści z powstania montowni samochodów zagranicznych!?

Coraz więcej się naradza pism tak zwanych „samochodowych", coraz więcej się zwiększa ilość „przedsiębiorstw" firm zagranicznych, coraz to natarczywiej i głośniej reklama wciska się wszelkiemi drogami i stara się poprowadzić coraz to większe rzesze kupujących, złudnemi tory.

(c. d. n.)



W Skniłowie po Lwowem w dniu 9-go maja, odbyły się pierwsze próby lotu, drugiego polskiego szybowca konstrukcji Wacława Czerwińskiego, zbudowanego staraniem Zw. Awiatycznego Stud. Polit. lwowskiej. Zdjęcie przedstawia moment składania i wzbijania się szybowca ciągnionego przez samochód. (Odnosi się do artykułu p. t. „Próby szybowca Polskiego", str. 6).

Wyniki turnieju automobilowego

zorganizowanego przez Krakowski Klub Automobilowy.

Krakowski Klub Automobilowy zorganizował w dniu 19—20 b. m. pierwszy w Polsce turniej automobilowy, wzorowany na podobnych imprezach zagranicznych.

Tegoroczny turniej, był pierwszą próbą w tym kierunku. Program jego obejmował trzy konkursy: Raid pętlicowy, konkurs piękności, oraz gymkhanę (gymkhana — czyli konkurs zręcznej jazdy).

Jako interesująca nowość, i nigdy dotychczas w Polsce nie urządzana był Raid Pętlicowy.

Raid ten, składał się z kilku etapów, które biegły różnemi drogami, a których start i meta znajdowały się w jednym i tym samym miejscu.

Na Raid Pętlicowy, został poświęcony pierwszy dzień turnieju, trasa raidu obejmowała następujące etapy:

I Etap: Kraków—Słomniki—Miechów—Wolbrom—Olkusz—Ojców—Kraków klm. 125,5.

II Etap: Kraków—Wieliczka—Gdów—Łapanów—Muchówka — Wiśnicz — Bochnia—Niepołomice—Kraków klm. 111,0.

III Etap: Kraków—Podgórze—Izbebnik—Sułkowice—Budzów—Zembrzyce—Sucha—Jordanów—Skomielna—Myślenice—Podgórze—Kraków klm. 146,5.

IV Etap: Kraków — Krzeszowice — Trzebina—Libiąż — Chełmek — N. Bieruń — Oświęcim — Zator — Skawina — Kobierzyn — Dębniki — Kraków klm. 140,5.

Ogólna ilość trasy raidowej wynosiła 523,5 klm. Do udziału w raidzie zgłoszono 16 samochodów z których na starcie stanęło 12.

O godzinie 5 rano, samochody wystartowały z placu Szczepańskiego w Krakowie.

W pierwszym etapie, na nowowybudowanej szosie, między Ojcowem, a Krakowem urządzona została górska próba szybkości na przestrzeniach 2 klm. ze startem w rozbiegu.

W próbie szybkości Raidu Pętlicowego, *najlepszy czas uzyskał* znany kierowca *Bronisław Frühling*. na wielkim wozie Studebaker. Za nim zaklasyfikowała się pani Marja hr. Tarnowska, na samochodzie Fiat 509.

Regulamin raidu przewidywał, również płaską próbę szybkości, rozegraną podczas drugiego etapu, na dystansie jednego kilometra ze startem z rozbiegu. W próbie tej również pierwsze miejsce zajął Frühling, na samochodzie Studebaker, rozwijając szybkość około 100 klm./g.

Każdy uczestnik Raidu Pętlicowego otrzymał przed startem 500 punktów dodatnich, od której to cyfry odejmowano punkty ujemne uzyskane za nieregularność jazdy lub za nieosiągnięcie przepisanego minimum na próbach szybkości. Pozostająca ilość punktów dodatnich służyła za podstawę do klasyfikacji, która wypadła następująco:

1. Bronisław Frühling (K. K. A.) na samochodzie Studebaker 5790 ccm., punktów 497.
2. Józef Mojzisek (C. A. M. S.) na samochodzie Tatra 1100 ccm., punktów 495.
3. Józef Vermirowski (zawod.) na samochodzie Tatra 1560 ccm., punktów 493.
4. Jan Ripper (K. K. A.) na samochodzie La Licorne 977 ccm., punktów 492.
5. Adam Dygat (K. K. A.) na samochodzie Tatra 1100 ccm., punktów ,490.
6. Marjan Lanc (K. K. A.) na samochodzie Erskine 2333 ccm., punktów 489.
7. Pani Marja hr. Tarnowska (K. K. A.) na samochodzie Fiat 990 ccm., punktów 487.
8. Wojciech Kołaczkowski (niestow.) na samochodzie Zbrojovka 1000 ccm., punktów 485.
9. Stanisław Przygodzki (niestow.) na samochodzie Fiat 990 ccm., punktów 484.
10. Stanisław Leder (Ł. A. K.) na samochodzie Delage 2530 ccm., punktów 476.

W konkursie elegancji wzięły udział 22 samochody — jury przyznało nagrody następującym samochodom:

W klasie samochodów otwartych — pierwsze nagrody: Lancia, Austro Daimler i Packard, drugie nagrody: Tatra i Alfa Romeo.

W klasie samochodów zamkniętych — pierwsze nagrody: Dodge i Lancia.

W klasie cabrioletów — pierwsze nagrody: Fiat, Steyr, Studebaker, Austro Daimler, Tatra i Lancia, trzecią nagrodę: Elcar.

Po konkursie elegancji odbyła się gymknama, w której udział wzięło 22 samochody. Trudny ten *konkurs zręczności wygrała pani Marja hr. Tarnowska*, przebywając całą trasę, na małym samochodzie Fiat w znakomitym czasie i nie popełniając najdrobniejszego nawet uchybienia, w żadnej z sześciu wyznaczonych prób.

KOMUNIKAT PRASOWY
Krakowskiego Klubu AUTOMOBILOWEGO

Krakowski Klub Automobilowy — Małopolski Klub Automobilowy i Śląski Klub Automobilowy urządzają w dniu 2 czerwca 1929 r. wyścigi samochodowe pod nazwą „*Wyścigu na Krzyżówce*".

Trasę wyścigu tworzy część szosy Grybów-Krynica.

Start przy kamieniu km. 199.3
Meta „ „ „ 202.3
Długość trasy km. 3

„Wyścig na Krzyżówce" jest wyścigiem narodowym.

Do wyścigu dopuszcza się samochody wyścigowe i sportowe i ustanawia się następujące kategorje i klasy:

Kategorja — samochody wyścigowe.

Klasa	*Grupa*	*Pojemność cylindrow*	*Ilość minim. pasaż. 60 kg na osobę*
I.	A	ponad 8.000 cm³	1
	B	do 8.000 „	1
II.	C	„ 5.000 „	1
III.	D	„ 3.000 „	1
IV.	E	„ 2.000 „	1
V.	F	„ 1.500 „	1
VI.	G	„ 1.100 „	1
VII.	H. I. J.	„ 750 „	1

Kategorja — samochody sportowe.

Klasa	*Grupa*	*Pojemność cylindr.*	*Waga minim.*	Ilość min. pasaż. 60 kg na osobę.
I.	A	ponad 8.000 cm³	1.800 kg.	4
„	B	do 8.000 „	1.680 „	4
II.	C	„ 5.000 „	1.200 „	4
III.	D	„ 3.000 „	860 „	2
IV.	E	„ 2.000 „	780 „	2
V.	F	„ 1.500 „	660 „	2
VI.	G	„ 1.100 „	420 „	1
VII.	H	„ 750 „	350 „	1
„	I	„ 500 „	dowolna	
„	J	„ 350 „	„ „	

Wagę podaną rozumie się jako wagę minimalną. Miejsca nieobsadzone winne być zastąpione balastem (worek z piaskiem o wadze 60 kg.).

Zgłoszenia przyjmowane będą do dnia 25 maja 1929 r. w sekretarjacie K. K. A., — Sl. K. A. Katowice, oraz M. K. A.

Wpisowe dla kategorji I-szej wynosi zł. 100 —
„ „ „ II-giej „ „ 75 —

Trening odbywać się będzie przy zamkniętej szosie w dniach 31 maja i 1 czerwca 1929 r. od godziny 5 do 9-ej.

Samochody zgłoszone i przyjęte do wyścigu, oraz zawodnicy zgłoszą się najpóźniej o godz. 12-ej, dnia 2 czerwca b. r. na starcie.

Klasyfikacja w odnośnych kategorjach i klasach odbędzie się według osiągniętego bezwzględnego czasu.

Dla każdej kategorji i dla każdej obsadzonej klasy przewidziana jest jedna nagroda za najlepszy czas dnia.

Wszyscy startujący zawodnicy otrzymują plakiety pamiątkowe.

TURNIEJ AUTOMOBILOWY W WIESBADENIE.

Między 8 i 12 maja, odbył się w Wiesbadenie doroczny międzyn. turniej automobilowy, program którego obejmował:

Zjazd Gwiaździsty do Wiesbadenu, konkurs piękności samochodów, konkurs zręczności w jeździe, pościg za balonem i wyścigi.

W Zjeździe Gwiaździstym do Wiesbadenu, pierwsze miesce zajął samochód Mercedes Benz, zwyciężył książe Leiningen, który wystartował na Zjazd z pod latarni morskiej w Taryfie, brzegu Hiszpanji i przybył dystans 1911 klm.

W konkursie piękności wzięło udział 287 samochodów. W gymkhamie zwyciężył Kappler na samochodzie Simson Supra, do balonu zaś, pierwszy dopadł Hardt na samochodzie Mercedes Benz.

Wyścig pierwszy, zakończył Stuck na samochodzie Austro Daimler, który przebył 12 okrążeń toru, czyli 150 klm. w czasie 1g. 43m. 24. 2s.

W klasie samochodów sportowych, dla której dystans wynosił tylko 100 klm. w 8 okrążeniach toru, pierwszy przybył do celu Stumpf na wozie Hag Gastel w czasie 1g. 15m. O,s., drugi był Fuchs na Bugatti w czasie 1g. 16m. 10.

TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ.

NIESAMOWITY POJEDYNEK

(Nowela sensacyjna)

(ciąg dalszy)

Ponieważ z przyczyn nie zależnych od redakcji d. c. noweli nie był podany w kolejnych numerach, podajemy streszczenie pierwszej i drugiej części drukowanych w nr. 15 i 17 „Autolotu".

Redakcja.

STRESZCZENIE:

W wiosenną noc na skrzyżowaniu dróg pod miejscowością N. znaleziono przy szczątkach samochodu Bugatti ciężko poranionego kierowcę. W katastrofie tej, której przyczyny nikt nie mógł dociec, kierowca postradał zmysły. Nazwano go „nieznanym — tajemniczym". W szpitalu dla umysłowo chorych, dokąd przewieziono chorego, czyniono na nim najprzeróżniejsze próby i doświadczenia. Młody asystent Borowicz, wpadł na pomysł uzdrowienia chorego i w tym celu prosił ordynatora Jerlińskiego o dwa dni urlopu, ażeby sprowadzić „pomoc techniczną" dla uleczenia chorego.

— Co, z pomocą techniczną? zaciekawiać mnie kolega zaczyna, nie mam nic przeciwko jego wyjazdowi nawet na dłużej i udzielam koledze dwutygodniowego urlopu, który mu nawet słusznie z urzędu się należy — odparł doktór Jerliński.

Tego samego dnia, popołudniowem kurjerem Borowicz wyjechał do Lwowa, urzeczywistniać zamierzone plany. Śmiano się copraw da z jego „*pomocy technicznej*", jak wypowiedział się on do ordynatora. Lecz tem nie mniej ciekawi byli wszyscy powrotu jego i tej pomocy.

. . . .

Minęło dwa dni, trzeciego dnia prawie o świcie, przed ganek szpitala cicho podjechały dwa auta. Jedno z nich było — wyścigówką Bugatti — drugie o kształtach pięknych, lecz niesamowitych — marki Tornado. Wnet rozeszła się wiadomość o powrocie Borowicza.

Był to on właśnie, ze swoimi dwoma przyjacielami: Władkiem Młodzianowskim i Leszkiem Leśniewskim, obaj mieli miny zakłopotane, ponieważ jak się później okazało, żaden z nich nie wiedział w jakim celu mają służyć, a gdy się pod wieczór dowiedzieli, że właśnie oni mają być tą „*pomocą techniczną*" młodego lekarza, roześmieli się, lecz jeszcze bardziej byli zaciekawieni.

Wieczorem zebrali się wszyscy w obszernym gabinecie doktora Jerlińskiego. Oczekiwano z niecierpliwością przyjścia Borowicza, który zapowiedział, iż o ósmej godzinie udzieli im wyjaśnień o zamierzonym przez niego eksperymencie, który chce przeprowadzić nad ranem z „t a j e m n i c z y m".

Około godziny dziewiątej, zebrani doczekali się nareszcie przyjścia Borowicza. Widząc zwrócone do siebie wszystkie twarze, nawet starego Terlicę stojącego w rogu pokoju, Borowicz z uśmiechem skinął im głową na przywitanie. Nikt nie zabierał głosu, wszyscy wiedzieli, że za chwilę rozpocznie swój „referat". Borowicz zajął miejsce obok ordynatora i rozpoczął:

— Otóż na wstępie muszę Panom wyświetlić w kilku zdaniach *moje obserwacje chorego, separatki 113.* Pierwsze dane o nim dowiedziałem się od pana ordynatora, w parę dni po przybyciu moim do szpitala. Słusznie też wówczas spostrzegł pan ordynator, że chory należy do „klasy wyższej". Zachowanie się jego, pomimo posiadania cech stuprocentowego warjata, nie wyzbyte było w pewnych odruchach manier salonowca. Dalej, — poczciwy nasz stary Maciej, pilnie wywiązywał się z poruczonych mu zleceń, jemu też zawdzięczając, posiadłem — zdaje się — tajemnicę katastrofy, a tem samem tajemnicę — „n i e z n a n e g o". Wynotowałem sobie kilkadziesiąt wyrazów. które mi zwykle po dyżurze donosił Terlica, wyrazy te, wypowiadane w różnych okresach czasu przez chorego, dopomogły mi w mym dociekaniu: z nich też stworzyłem sobie coś w rodzaju rebusu, z którego o ile się nie mylę, wyszło zdanie — wyjaśniające katastrofę:

„25 kwietnia — godzina 4-ta rano pojedynek".

— Brawo kolego! — zawołał ordynator nie dając skończyć Borowiczowi.

— Widzę, że z was świetny dedektyw, rozumię was doskonale, cały projekt staje się dla mnie widoczny. Spostrzeżenia wasze są bardzo udatne, a rozwiązany rebus, to jest dla mnie nowy dowód sprytu i sposobu dociekań.

— Tak panie ordynatorze, dzisiejszej też nocy, chcę dokonać próby uleczenia chorego. Na to też potrzebna mi była pomoc „*techniczna*", jaką sobie obrałem w postaci kolegów moich, tu obecnych: Młodzianowskiego z jego Bugatti, którem ma symulować Bugatti n i e z n a n e g o, Tornado Leśniewskiego będzie odgrywać rolę przeciwnika. A teraz proszę was moi panowie, o przygotowanie się na godzinę trzecią do drogi, ja zaś idę do chorego, by jego odpowiednio przygotować do eksperymentu, według planu przezemnie ułożonego.

. . . .

KOMUNIKAT PRASOWY

Polskiego Związku Motocyklowego

Sekretarjat: Warszawa, Hoża 37 m. 4.

1. Federation Internationale des Clubes Motocyclistes (F.I.C.M.) podaje w swoich biuletynach o rekordach światowych nr.nr. 13,14, i 15 *następujące dane.*

a) Kierowca *Patchett* (zawodnik Montlhlery) dnia 7 maja 1929 na motocyklu marki „F. N.“ (kategorja B, klasa F.) osiągnął: na dystansie 50 klm. czas 20 m. 42,87 sek. *robiąc średnio* 144,83 km/god; na dystansie 100 kl. czas 41 m. 43,62 sek. *robiąc średnio* 143,79 km/godz;

b) Kierowca *A. Denby & L. H. Darenport* (zawodnik Brooklands) dnia 14 maja 1929 na motocyklu marki „A. J. S.“ (kategorja B, klasa B/S) osiągnęli:

500 kim.—4 g. 42 m., 45,92 sek. —106.10 km/godz. (65,93 m/g,), 500 mil.—7 g.36 m, 23,66 sek.—105,78 km/godz. (65,73 m/g), 4 godz.—547 km. (264 mil)—106,34 km/godz. (66,08 m/g),

c) Kierowca *Mc. Cudden* (zawodnik Brooklands) dnia 15 maja 1929 r. na motocyklu marki „Excelsior-Jap“ (kategorja B, klasa B/S) osiągnął:

100 mil — 1 g. 20 m. 44,90 sek. — (74,30 mil/godz.), 119,59 km/godz., 200 mil — 2 g. 43 m., 49,80 sek. — (73,25 m/godz.), 117,88 km/gpdz., 2 godz. — 146,53 mil— 73,01 m/godz. (117,50 km/godz.

2. Sekcja motorowa A. Z. S.-Warszawa organizuje „*Motocyklowy Zjazd gwiaździsty do Cieszyna*“. Marszrutę dowolnie wybierze sobie każdy uczestnik z zastrzeżeniem, aby nie była mniejszą od 300 km. Przy obliczeniach obowiązuje mapa „Continental“. Czas startu wyznaczają *w zależności od długości zadeklarowanej trasy* i średniej szybkości Zarządy Klubów, które przeprowadzają start swoich zawodników. Zapisy należy kierować pod adresem: Sekcja Motorowa A.Z.S. Wilcza 1 „Motor — Sport“ — Warszawa. *Wpisowe wynosi 15 zł.* Zawodnicy obowiązani są posiadać licencję P. Z. M. Klasyfikacja maszyn, będzie uskuteczniona na podstawie bezwzględnej sumy punktów karnych i dodatnich. Osiągnięcie średniej szybkości ponad 50 km/godz. *będzie karane 5 punktami.* Nagrody w postaci srebnych i bronzowych plakiet.

3. Towarzystwo Cyklistów w Warszawie komunikuje następującą listę Zarządu na rok 1929 r.

Prezes — *Józef Zadora-Szwejcer*, vice-prezes — *Feliks Wojtkiewicz*, sekretarz — *Mieczysław Orłowski* i *Brunon Luniak*, skarbnik — *Stefan Gójski*, kapitanowie — *H. Szylling, F. Szymczyk, E. Skrzypek.*

4. Sląski *Klub Motocyklowy — Katowice* (Drzymały 1. p. K. Pielawski) komunikuje listę członków swego klubu obejmującą liczbę 70 osób.

Inż. JOULE

Poradnik automobilisty.

P. Jan Bezań, z Gdyni pisze: *„od niejakiego czasu zauważyłem, że samochód mój zwiększył zużycie paliwa. Mimo, że stalę kupuję pierwszorzędną benzynę i oleje i bardzo dbam o moją maszynę, nie mogę odszukać przyczyny tego faktu. Może, mimo odległości, uda się Panom udzielić mi jakiejś wskazówki, co może być przyczyną tak raptownego zwiększania zużycia. które dochodzi do 30%“?*

Na pytanie takie, rzeczywiście trudno jest odpowiedzieć *„na odległość,“* mimo to postaramy się rozpatrzeć, jakie wypadki są tu możliwe. Zakładając, że smarowanie wozu jest prawidłowe i że benzyna nigdzie nie wycieka, pozostają następujące możliwości:

1. Karburator źle wyregulowany. Regulację należy powierzyć tylko specjaliście.
2. *Jeden z cylindrów nie pali prawidłowo.*— Sprawdzić zapalanie, oczyścić świece, skontrolować rozstęp elektrod w świecach.
3. *Kompresja niecałkowita.* Dotrzeć grzybki zaworów.
4. *Koła nie smarowane dostatecznie, lub zużyte* ich łożyska zacinają się, Podlewarować oś i sprawdzić, czy koła łatwo się obracają.
5. *Hamulce odpuszczone* mimo to trą się o bębny hamulcowe. Wyregulować hamulce.
6. *Niewłaściwe ciśnienie* w pneumatykach. Podpompować ściśle według wskazań fabrykanta.

Są to najważniejsze przyczyny, które mogą zwiększyć zużycie benzyny w samochodzie, który napozór jest w bardzo dobrym stanie.

Ponieważ wzrost zużycia benzyny podług cytowanego listu dochodzi aż do 30%, bardzo więc możliwe, że kilka z wyżej wymienionych przyczyn zachodzi tu jednocześnie.

„Mieszkanka ul. Brackiej“ w Warszawie skarży się: *„choć nie jestem wcale automobilistką, chciałabym jednak wiedzieć, dlaczego hamulce niektórych samochodów tak strasznie zgrzytają i czy nie można usunąć tego szarpiącego nerwy hałasu?“*



Zgrzytanie hamulców często spowodowane jest wgryzieniem się ziarenek pyłu lub piasku w powierzchnie trące hamulców. Można usunąć ten niemiły dźwięk przez dokładne oczyszczenie przy pomocy nafty i drucianej szczotki. Jeżeli pył jest bardzo głęboko wgryziony, to należy użyć do usunięcia go mieszaniny z sproszkowanej żywicy z oliwą. W czasie jazdy chwilowo można usunąć zgrzytanie, polewając powierzchnie trące wodą. Sposób ten jednak niszczy bardzo hamulce.

Często również hamulce zgrzytają, *jeżeli główki nitów, któremi skute są szczęki, wystają i trą się o bęben hamulca.* W tym wypadku należy spiłować nity, lub lepiej całkowicie zmienić szczęki.

Naogół kierowcy nie dbają o usunięcie niemiłego zgrzytania hamulców, ponieważ nie jest ono właściwie szkodliwe dla wozu, związane zaś z tem rozbieranie bębnów hamulcowych jest bardzo kłopotliwe. Zdaniem naszem sprawą tą, szczególnie w dużych miastach, powinna zająć się policja, karząc niedbałych kierowców za zakłócanie spokoju.

Na godzinę wyznaczoną przez Borowicza, wszyscy byli gotowi. Pierwsze wyruszyło Bugatti z Młodzianowskim, Borowiczem i starym Terlicą, w Tornado zajął miejsce przy Leśniewskim doktór Jerliński i jedna z sióstr, która uprosiła młodego asystenta by mogła im towarzyszyć.

Cicho sunęły maszyny, wśród ciemnej nocy. Jechano wolno w obawie zmylenia drogi lub wjechania do rowu. Wszystkich paliła ciekawość dalszego przebiegu wyprawy, która nabierała w oczach uczestników, jakiejś tajemniczej orginalności, spowodowanej poleceniami jak: nie dozwoleniem rozmów i zapalania świateł. *„Nieznany“* zachowywał się spokojnie, tylko od czasu do czasu dawał znać o sobie, jakimś krótkim urywanym zdaniem wypowiedzianym półgłosem.

W umówionym miejscu pod Niepołomicami; maszyny stanęły.

Borowicz wysiadł i polecił chorego, bacznej uwadze Terlicy, potem wezwał swoich przyjaciół, by podążyli z nim do skrzyżowania dróg, oddalonego o 15 minut od miejsca zatrzymania.

— Muszę wam objaśnić, ostatnią waszą rolę, jaką macie wykonać — podniesionym głosem — zwrócił się Borowicz do swych kolegów. — Ty Leszku, odjedziesz swym autem od tego krzyża, wprost ze trzy kilometry.

Podchodzili akurat do skrzyżowania dróg. Przed nimi zarysowywały się ciemne kontury przydrożnego krzyża, niemego świadka odbytej katastrofy.

— Dalej, sprawdźmy zegarki; jest obecnie godzina trzecia i pół. Otóż słuchajcie! Punktualnie o godzinie czwartej będziemy na swych metach. Leszek od krzyża na północ, a ja z tobą Władku; odjadę w stronę przeciwną na południe. Pięć po czwartej, czyli: pięć minut wystarczyć nam powinno na zawrócenie aut i przygotowanie do jazdy. Ruszymy naprzeciw siebie całym pędem. Droga jest przez całe te 6 kilometrów gładka jak stół, i niema obawy o wypadek. Bugatti prowadzę ja sam, a ty Leszku przez cały czas używaj reflektorów. Chcę wywołać jaknajwiększe wrażenie na „n i e z n a n y m“, by doznał ponownego wstrząsu od dantejskiej jazdy, wrzasku klaksonów i błysku świateł... Jechać będziemy jak warjaci — dla warjata — ja wierzę, w swój pomysł uzdrowienia *tajemniczego separatki 113...* Wierzę, że zatracenie zmysłów „n i e z n a n e g o“ spowodował NIESAMOWITY POJEDYNEK samochodowy...

* * *

Przejęci tem, co może się stać za kilkanaście minut, wrócili w milczeniu na swoje miejsca. Ciemna zupełnie noc, dodawała uroku ich wyprawie.

Na skrzyżowaniu auta rozminęły się...

Dojeżdzali do wyznaczonych „met“. Młody asystent zajął miejsce przy kierownicy, mając przy sobie chorego, na którego baczną zwracali uwagę: Młodzianowski i stary Maciej.

Zagrał silnik Bugatti, błysk reflektorów oświecił drogę — minęli pierwsze kilkaset metrów.

Ryk klaksonu i pęd wiatru, obudził z zadumy „t a j e m n i c z e g o“, który uporczywie wpatrywał się w dal, a palce prawej ręki wpił w ramię kierowcy.

Kilka zaledwie sekund, dzieliło od spotkania się aut.

Borowicz, czuł obok siebie drżącą, skuloną postać chorego, wyczuwał jego drżenie i konwulsyjny bolesny uścisk ręki warjata.

Nagle, chory zerwał się z siedzenia i wrzasnął z całą siłą obłąkańca.

„Stój! Na Boga, powstrzymaj się Tomku! Ja nie chcę... nie chcę... tego pojed...“

Zgrzytnęły hamulce. Samochody stanęły. Ostatni krzyk nieznanego. Upadł bezwładnie w ramiona starego Terlicy.

— — — — — — — — — — —

Minęło dwa dni. Seperatka Nr. 113 była pusta, chorego przeniesiono do innego pokoju. Od czasu nocnej wyprawy, leżał stale nieprzytomny. Stary Maciej, nie odstępował go ani na chwilę, dziwnie jakoś polubił tajemniczego, był mu całą duszą oddany i wierzył, że gdy minie gorączka, powrócą i zmysły... Borowicz i ordynator Jerliński również z niecierpliwością oczekiwali wyniku doświadczenia.

Aż nareszcie, gruchnęła po Niepołomicach wieść, wieść radosna... tajemniczy przemówił, przemówił zdrowym rozsądkiem. Wieść tą, przyniósł stary Maciej, przy rannym meldunku doktorowi Jerlińskiemu. Meldował, — że chory wypytywał go, skąd się znalazł w szpitalu, co z nim czyniono i jak długo jest niezdrów i, że obecnie zostawił go śpiącego.

Oczekiwano przebudzenia się chorego. Przy łóżku jego siedzieli: Jerliński i Borowicz, każdy z nich miał na ustach tysiące pytań, przedewszystkiem chcieli wiedzieć, kim jest i skąd pochodzi *„tajemniczy“.* Wpatrywali się, w bladą, bezkrwistą twarz swego pacjenta, na której pozostało piętno przebytej choroby...

. . . .

(Dokończenie nastąpi)

JANUSZ KULESZA.

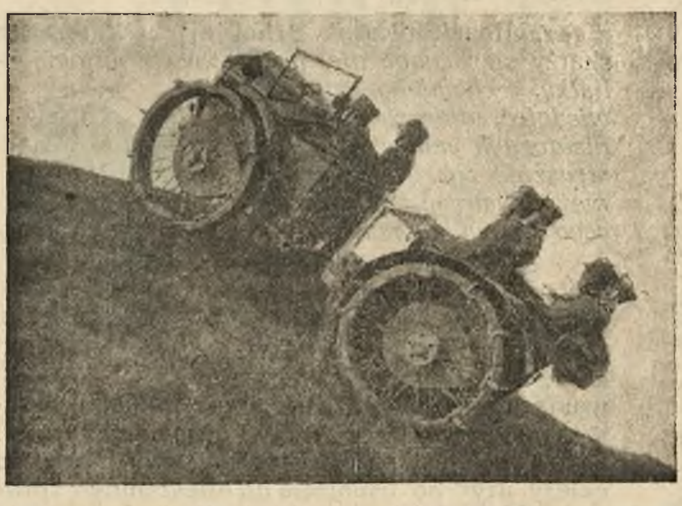
SAMOCHODY TRZYOSIOWE.

Ostatnio dzienniki doniosły, że popularny powozik zaprzężony w kuce, którym król angielski odbywał przejażdżki „w terenie" podczas słynnych polowań, ustąpił miejsca trzyosiowemu samochodowi.

Samochód trzyosiowy, inaczej sześciokołowy, pełniący dotychczas służbę w wojsku i przemyśle został podniesiony do godności wozu królewskiego.

W dzisiejszej dobie, gdy pracę rąk ludzkich coraz częściej zastępuje praca mniej lub więcej skomplikowanych maszyn, wymagania stawiane maszynie-samochodowi muszą ulec kardynalnej zmianie: samochód nie może być nadal pojazdem przywiązanym do drogi bitej— musi zejść „w teren".

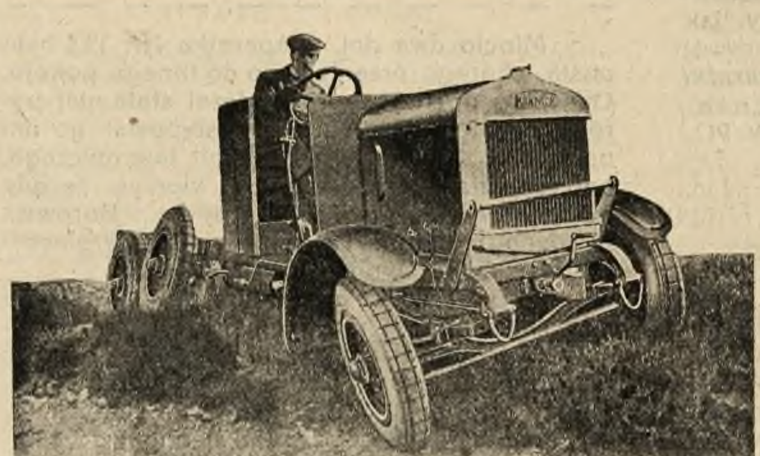
Wszelkiego rodzaju systemy czterokołowe z wyjątkiem ciągników „Paresi" o specjalnej



konstrukcji nie dały dodatnich wyników, a szczególniej jeżeli chodzi o wozy lekkie i osobowe. Dotychczas w tej dziedzinie przodują wozy trzyosiowe i dlatego też należy im poświęcić więcej uwagi.

Popierana przez wojskowość myśl konstruowania trzyosiowych wozów wynikła z poszukiwań za dogodnym i szybkim środkiem transportowym, któryby mógł być nim istotnie w terenie o kiepskich drogach lub zupełnie





bezdrożnym. Możność łatwego i szybkiego transportu bez względu na stan okolicznych dróg podnosi ogromnie wartość ziemi, dając jej właścicielowi możność bardzo zyskownej eksploatacji ziemiopłodów. Dla wojska wozy takie mogą służyć jako samochody pancerne, sanitarne, dla celów łączności, lotnictwa, dla dowozu amunicji lub żywności prawie do samych pozycji, wreszcie jako wozy osobowe dla dowództwa.

Samochód czterokołowy, o jednej tylko osi pociągowej, posiada za małe „zaczepienie z gruntem" i z tego powodu w wypadku przeciążenia następuje poślizg kół tylnich i samochód nie może pokonać nawet najmniejszej przeszkody terenowej. Stosowanie środków pomocniczych w rodzaju łańcuchów przeciwślizgowych daje bardzo nikłe wyniki, jeżeli grunt jest piaszczysty lub grząski, ponieważ na jednostkę powierzchni przypada zbyt wielkie ciśnienie i zazwyczaj wóz zakopuje się po osie.

Zastosowanie pneumatyków balonowych zwiększyło „terenowość" wozu czterokołowego, ale też w nieznacznym stopniu.

Celem zmniejszenia ciśnienia konstruktorzy zbliżyli się w swych poszukiwaniach o jeden szczebel do konstrukcji obecnych wozów trzyosiowych, dodając trzecią oś. Takie rozwiązanie jakkolwiek posunęło naprzód kwestję „terenowości" wozu, ale ponieważ w tych wozach tylko jedna oś środkowa jest pociągowa, „zaczepienie z gruntem" jest niedostateczne dla wykorzystania mocy silnika. Tego rodzaju wozy posiada u nas przedstawicielstwo „Forda", lecz są one tylko etapem w dążeniu do uzyskania właściwej konstrukcji wozu terenowego.

Poszukiwania w tym kierunku skrystalizowały wymagania, jakim powinien odpowiadać samochód, o ile ma spełniać rolę wozu przeznaczonego do jazdy w terenie.

Wymagania te są następujące:

a) zawieszenie musi być takie, aby rezultaty wysiłku pociągowego nie mogły wpłynąć niekorzystnie na równomierne obciążenie wszystkich czterech kół pociągowych, gdyż inaczej będziemy mieli „zakopanie" się wozu, oraz, aby resory nie ulegały szkodliwym skręcaniom. Zachowanie tych warunków zapewnia kołom możność dostosowania się do terenu, po którym biegną, oraz wyklucza niebezpieczne naprężenia poszczególnych części podwozia jak ramy i innych.

b) osiągnięcie wielkiej siły pociągowej przy silniku średniej mocy, przez dodanie dodatkowej skrzynki przekładniowej. Względnie tylko koła zębatego, włączonego w wypadkach konieczności przejechania przez piaszczysty lub błotnisty teren. Wóz terenowy powinien posiadać znaczną siłę pociągową i zastosowanie silnika wielkiej mocy jest niekorzystne z dwuch przyczyn: po pierwsze znacznie zwiększa ciężar własny samochodu, poniżając jego nośność, co zmniejszałoby jego atuty wobec zwykłego wozu czterokołowego, oraz znacznie podnosi cenę, robiąc go niedostępnym dla szerszego ogółu.

Celem osiągnięcia przez samochód jaknajwiększego zaczepienia z powierzchnią terenu, niektórzy z konstruktorów zdecydowali się na dodanie napędu i na przednie koła, niektórzy zaś, dążąc do jaknajbardziej równomiernego rozłożenia ciężaru na wszystkie koła, przesunęli środkową oś napędową na środek wozu. Ta ostatnia zmiana konstrukcyjna, spowodowała konieczność zastosowania skrętu kół ostatniej osi.

W rezultacie, możność wjeżdżania takim wozem na skarpy i przejeżdżania grząskich miejsc, została okupiona znacznym zmniejszaniem jego nośności, a tem samem zakresu użyteczności.

Dla przykładu pozwolę sobie przeprowadzić porównanie pomiędzy samochodem trzyosiowym marki Renault (moc 10/24 K. M.) i Berlietem (moc 16/30 K. M.). Przy wadze 1300 kg. pierwszego, posiada on dopuszczalne obciążanie podwozia do 1500 kg. podczas, gdy dla drugiego stosunek ten wypada jak 3200 : 700 czyli na $4^1/_2$ klg. wagi własnej samochodu wypada tylko 1 kg. użytecznej nośności.

Z tego wymownego cyfrowego zestawienia jasno wynika, że przy dotychczasowych koncepcjach konstrukcyjnych zbudowanie wozu, któryby odpowiadał wszystkim bez wyjątku stawianym wymaganiom, jest fizyczną niemożliwością. Dlatego też wozy podobnej konstrukcji mogą się nadawać jedynie dla celów specjalnych, gdzie „terenowość wozu ma większe znaczenie od jego użytecznej nośności.

Należy tu jeszcze dodać, że przy takiej, skomplikowanej konstrukcji znacznie spada szybkość wozu.

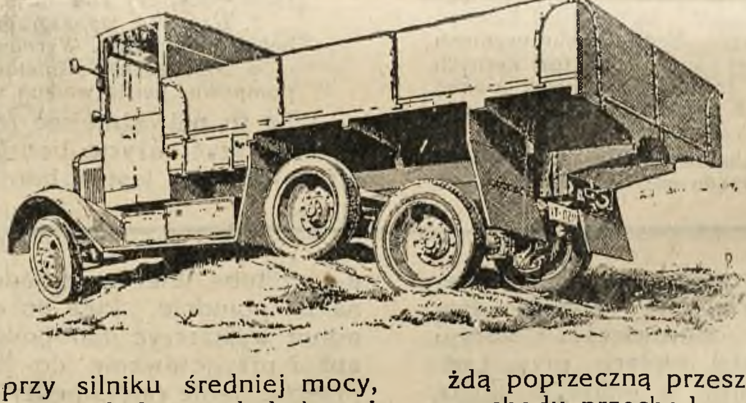
Konstruktorzy amerykańscy poszli jeszcze dalej, stosując zamiast trzech, cztery osie, dzięki czemu samochód przypomina popularny wagon puhlmanowski, jednakże wozy tej konstrukcji nie znalazły szerszego zastosowania.

Z tego też powodu obecnie dominująca jest konstrukcja wozu tylko trzyosiowego z dwoma osiami napędowemi, znajdującemi się w bezpośrednim sąsiedztwie. Dążenie do nadania tylnemu mostowi samochodu, jaknajwiększej giętkości, czyli możności dostosowania się kół w swym biegu do nierówności terenu, znalazło różne rozwiązanie u poszczególnych konstruktorów.

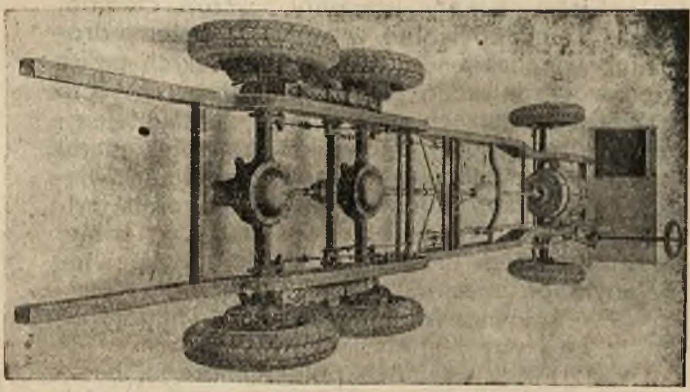
Na specjalną uwagę zasługuje konstrukcja angielskiego samochodu o jednym dyferencjale, i czeskiego samochodu lekkiego „Tatra", który najbardziej odpowiada stawianym wymaganiom i posiada nadzwyczajną, nigdzie nie spotykaną pomysłowość i prostotę konstrukcji.

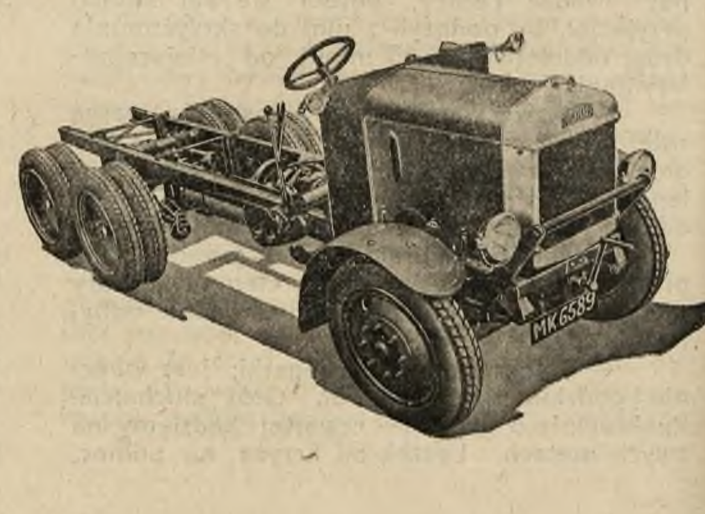
Ponieważ budowa samochodu „Tatra" wymaga szerszego omówienia rozpatrzmy kolejno konstrukcję angielskiego wozu.

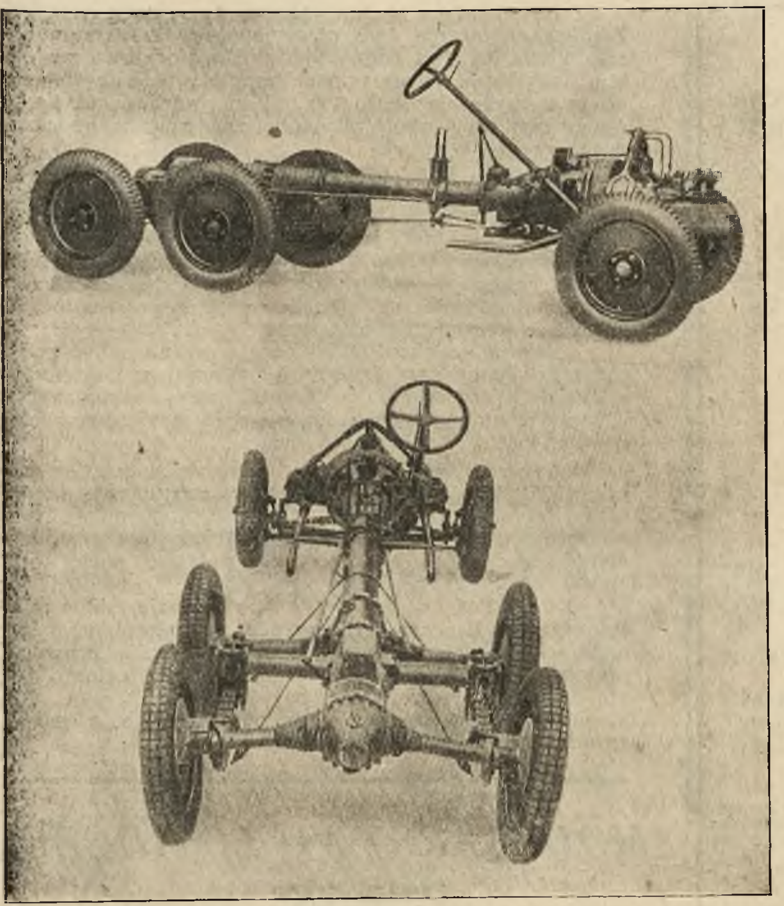
Chcąc nadać kołom jaknajwiększą ruchliwość, konstruktor odstąpił od klasycznego typu i postawił jeden tylko dyferencjał, dodając na końcach półosiek przekładnię kół zębatych.



Dzięki takiej konstrukcji, poszczególne pary kół są wzajemnie od siebie niezależne, i koła tocząc się po terenie mogą przyjmować dowolne pozycje w płaszczyźnie pionowej. Każdą poprzeczną przeszkodę terenową koła samochodu przechodzą, nie zatracając styczności z powierzchnią drogi. Jeżeli natomiast samo-

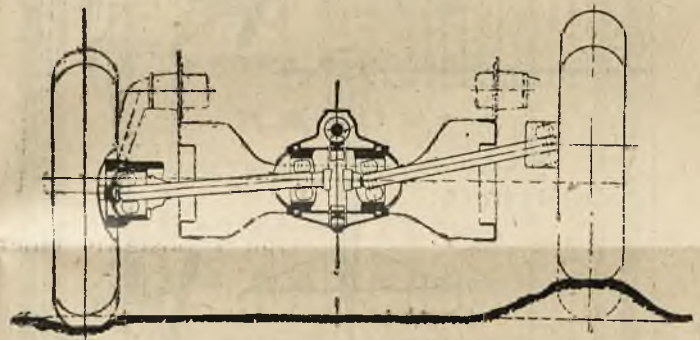


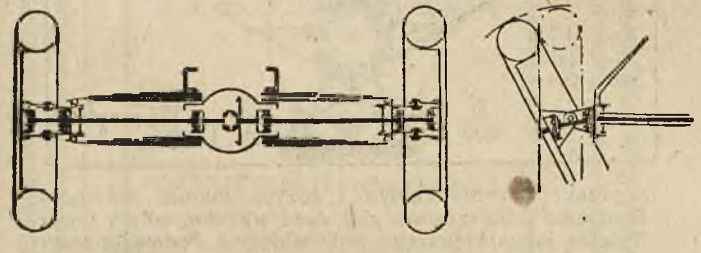




chód napotyka na pochyłości skośne do kierunku jazdy, mamy zjawisko ścierania się boków opon, a nawet możliwość ześlizgnięcia się wozu po pochyłości.

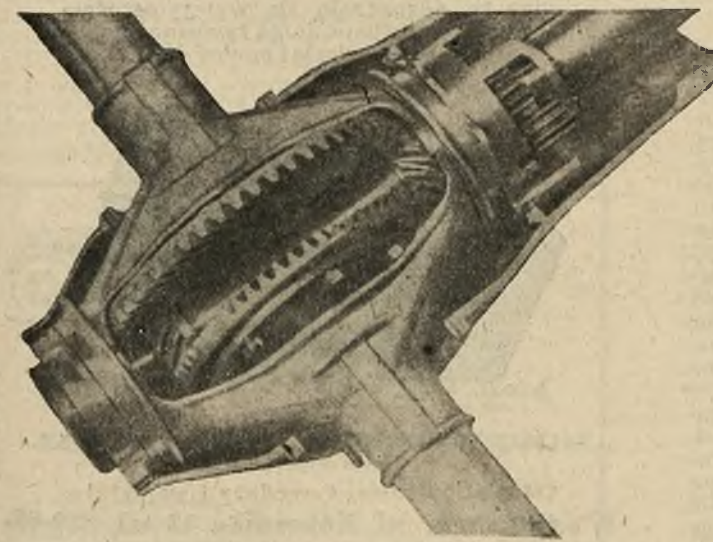
Ażeby tego uniknąć inni z konstruktorów starają się nadać kołom możność dowolnych ruchów. Coprawda osiągają to, ale drogą znacznego skomplikowania konstrukcji tylniego mostu.





Podany schemat najlepiej ilustruje, jak niebezpieczną jest podobna konstrukcja ze względu na wielką ilość przegubów i złącz ruchomych. Tu konstruktorzy poszli po linji najmniejszego oporu i giętkość osi osiągnęli zwykłym dodawaniem... przegubów.

Konstruktor Tatry, budując wzór trzyosiowy zastosował swe oryginalne łamowe osie, dzięki temu, przy zachowaniu jaknajprostszej budowy, nadał wielką ruchliwość kołom tylniego mostu trzyosiówki. Ponieważ konstrukcja łamanych osi tego rodzaju jest naogół mało znana, należy o nich parę słów powiedzieć.



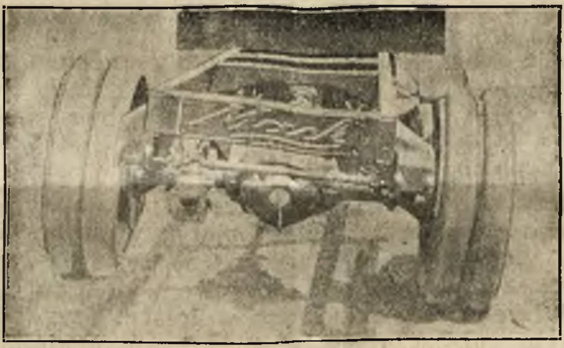
Odrębnemi cechami łamanych osi systemu „Tatra" są: oryginalnej konstrukcji dyferencjał i swobodne ślizganie się rozszerzonych części pochew półosiek po karterze dyferencjału w pewnych określonych granicach.

W dyferencjale samochodów „Tatra" nie widzimy znanego nam z innych konstrukcji trybu talerzowego. Rolę jego spełniają tryby osadzone na końcach półosiek. Tryby te, różnej wielkości nie zazębiają się jak w dyferencjale stożkowym z satelitami, gdyż te ostatnie przeniesione są bardziej do przodu. Pomiędzy wspomnianemi trybami, widzimy dwa tryby napędowe, z któremi tryby na półośkach pozostają w stałem zazębieniu bez względu na to pod jakim kątem są wzajemnie do siebie ustawione.

Dzięki temu, że położenie trybów może być dowolne, półośki mogą również zmieniać swe położenie w płaszczyźnie pionowej w granicach na jakie pozwalają przerwy pomiędzy rozszerzeniami ich pochew, obchwytujących z obydwuch boków kaster dyferencjału i ślizgających się po nim. Ponieważ sprawne działanie tylniego mostu jest zależne od dobrego smarowania, całość, a więc kaster dyferencjału i końce pochew zamknięte są w futerale skórzanym, chroniącym mechanizm od błota i kurzu.

Jak widzimy konstrukcja jest prosta, ani jednego przegubu, a koła mostu tylniego mogą przyjmować dowolne położenie, zależnie od nierówności terenu przytem w różnych płaszczyznach. System łamanych osi pozwolił konstruktorowi dać trzyosiowej „Tatrze" dwa dyferencjały i tem zbliżyć ją do typu klasycznego, z zachowaniem nowoczesnych zdobyczy w tej dziedzinie.

Jednym z trudniejszych zagadnień, dla konstruktora trzyosiówki jest danie takiego



zawieszenia (rodzaj i umocowanie resorów), aby rama wozu ulegała jaknajmniejszym szkodliwym naprężeniom. Dlatego też każdy z konstruktorów szuka coraz to nowych rozwiązań w tym kierunku. Konstruktor „Tatry" rozwiązał te zagadnienie jak można było najprościej, wprost usunął ramę, zastępując ją rurą-pochwą, w której zamknął cały mechanizm napędowy i która służy wiązadłem dla poszczególnych części podwozia. Tu już ani rama ani nadwozie samochodu, nie może odczuwać zupełnie żadnych naprężeń spowodowanych toczeniem się kół po nierównościach terenu. Dzięki połączeniom dwuch osi tylnich resorem liptycznym, końce którego są osadzone swobodnie, odwróconym i przymocowanym w środku do poprzeczki związanej z ramą-rurą, przy przejeżdżaniu nierówności podwozie podnosi się tylko na wysokość równą połowie wysokości przeszkody. Podnoszenie się koła i związane z tem odgięcie połowy resora, powoduje reakcję drugiej połowy tegoż. Reakcja ta przyspiesza sprowadzenie koła ponownie do poziomu drogi, co znacznie zmniejsza odskok kół od nadwozia. Rozłożenie ciężaru na sześć kół, pozwala na zastosowanie pneumatyków balonowych, mniejszych wymiarów, montowanych pojedyńczo.

Ostatnie szczegóły konstrukcyjne nie są wyłącznym patentem „Tatry", ale umiejętne zastosowanie ich jest dowodem, że konstrukcja została należycie przemyślana i że zostały wykorzystane ostatnie zdobycze.

Jeżeli dodamy tu, że trzyosiowy lekki samochód „Tatra" posiada czterocylindrowy silnik chłodzony powietrzem, o dość znacznej mocy w stosunku do wagi całego wozu, zrozumiemy dlaczego przeprowadzane obecnie demonstracje wozu, w najtrudniejszych warunkach terenowych wzbudzają zrozumiałe zainteresowanie, wśród naszych sfer wojskowych i przemysłowych.

(Dokończenie nastąpi)

Życie Benz'a

twórcy samochodu.

Karol Benz zmarł w 85 r. życia. Był on częstokroć nazywany wynalazcą samochodu. W istocie Benz nie wynalazł samochodu,—był on jednak twórcą pierwszego niemieckiego samochodu napędzanego silnikiem wybuchowym; prócz tego *Benz był założycielem niemieckiego przemysłu* samochodowego.

Historja powstania samochodu jako powozu poruszanego bez pomocy koni sięga średniowiecza. I-y wóz napędzany parą został wybudowany we Francji. Nad udoskonaleniem samochodu pracowano równolegle w Anglji i we Francji.

Co się tyczy samochodu wyposażonego w silnik wybuchowy, czyli samochodu w dzisiejszem tego słowa znaczeniu, to był on wybudowany przed Benzem i Daymlerem. Już w roku 1807 został skonstruowany silnik wybuchowy z elektrycznem zapalaniem. Lecz do roku 1860 próby te nie miały znaczenia praktycznego. Pierwszy francuz Lenoir wybudował silnik drutaktowy o mocy $1^1/_2$ konia i maksymalnej ilości obrotów 100 i zmontował go na bardzo prymitywnem samochodzie. Szybkość samochodu wynosiła 18 klm. na godzinę. Maszyna była bardzo *ciężka i zużywała kolosalne ilości benzyny* i wody. Później tenże wynalazca wybudował silnik 6-cio konny, który ustawił na łodzi. Tak powstała pierwsza łódź motorowa.

W Wiedniu nad budową samochodu pracował Zygfryd Markus. W roku 1875 wybudował on samochód z gazowym silnikiem. Samochód ten nie uzyskał praktycznego znaczenia, niektóre zaś pomysły Markusa zastosowane w tem samochodzie w nieco przerobionej i ulepszonej formie, znajdują zastosowanie w samochodach nowoczesnych. Faktyczny postęp w pracach nad budową samochodu rozpoczął się od chwili, gdy konstruktor Otto wybudował w roku 1876 pierwszy sprawnie i oszczędnie pracujący silnik 4-o suworowy. Daymler i Karol Benz zdołali wyzyskać pracę Lenoira Markusa i Otto, rozpoczynając przemysłową produkcję samochodów. Obaj (Daymler i Benz) rozpoczęli pracę nad silnikami gazowemi i pracując niezależnie zdążali do jednego celu: budowy lekkiego, szybkobieżnego silka spalinowego.

Karol Benz, syn maszynisty kolejowego, *urodził się 25 listopada 1844 roku* w Karlszuhe, gdzie później studjował w tamtejszej politechnice na wydziale mechanicznym. Mając 27 lat zakłada on w Mannheimie warsztat, zatrudniający 8 robotników. Tam rozpoczął on budowę silników gazowych. Jego ideałem było stworzenie lekkiego szybkobieżnego silnika. Dopiero stojąc na czele fabryki silników gazowych, Benz et. C-o, mógł on przystąpić do budowy pierwszego 3-y kołowego samochodu wyposażonego w silnik 4-ro suwowy o dość znacznej ilości obrotów. W roku 1885 Benz dokonał pierwszego wyjazdu swym samochodem na ulicę Mannheimu. *Jego samochód rozwijał na dobrej drodze szybkość 10—15 klm.* na godzinę. Silnik jego o mocy $^3/_4$ konia ważył 75 klg. Silnik posiadał zapalanie induktorem, który powodował przeskok iskry pomiędzy dwoma drążkami platynowemi, umieszczonemi w przestrzeni wybuchowej. Chłodzenie było wodne przy pomocy rurek z samoczynnem obiegiem wodnem. Samochód posiadał dyferencjał. Ten pierwszy samochód Benza posiadał znaczną ilość szczegółów konstrukcyjnych, które znalazły później powszechne zastosowanie w technice samochodowej. Samochód Benza i związane z nim dodatnie wyniki nowych konstrukcji samochodowych nie dały Benzowi sławy i rozgłosu w Niemczech. Dopiero później gdy Benz sprzedał pewną ilość swych samochodów we Francji i gdy, podobnie jak to uczynił Daymler pozwolił za licencje produkować je we Francji, znalazły jego maszyny większy zbyt, a fabryka uzyskała możność szerszego rozwoju. Sport i dobre wyniki samochodów Benza w dziedzinie sportu dały rozgłos fabryce Benza. Niebawem wtedy fabryka Benza rozwinęła się do wielkości światowej firmy.

Karol Benz należał do niewielkiej może ilości tych ludzi, którym poszczęściło się być świadkami tego, jak zapoczątkowane przez nich dzieło rozwijało się i doszło do takiego ogromu jak automobilizm doby obecnej. Jesień jego życia musiała być cicha i radosna gdyż niemal *do ostatnich swoich dni oddawał się on z zamiłowaniem pracy,* której poświęcił swe długie, a tak owocne życie.

W pogoni za lisem.

W ubiegłą niedzielę Automobil Klub Polski zorganizował imprezę klubową towarzyską p. n. „RALLYE PAPER" („Pogoń za lisem"). W imprezie tej wzięło udział 13 zawodników. Trasa, do nory lisa, wiodła na przestrzeni 150 klm., przez najrozmaitsze drogi, i to drogi miejscami b. trudne. Pierwszą do mety dopadła p. Nadzieja Marchlewska na samochodzie Fiat 509. Wyniki rozgrywek „Rallye Paper" są następujące:

W kategorji pań:

I nagrodę zdobyła p. N. Marchlewska.

II „ „ p. M. hr. de Lavaux, na samochodzie Zbrojovka.

W kategorji panów:

I nadrodę zdobył p. Kozłowski na samochodzie Fiat.

II nagrodę otrzymał p. Erlich na samochodzie Citroën.

Próby szybowca polskiego.

(od wł. Korespondenta ze Lwowa)

Jako dalszy ciąg przygotowań do drugiej wyprawy szybowcowej należy uważać próbę drugiego szybowca, którą urządziła dnia 9 maja b. r. sekcja techniczna Związku Awiatycznego stud. Polit. lw. na lotnisku w Sknitowie pod Lwowem. Ponieważ *lotów na szybowcu można dokonywać tylko nad takiemi terenami, gdzie wieją odpowiednie wiatry* (o wielkiej składowej pionowej) przeto chcąc dokonać lotów próbnych na lotnisku sknitowskiem (które do lotów szybowych nie nadaje się) urządzono „próbę za samochodem". Szybowiec unosił się w powietrze na tej samej zasadzie co latawiec. Lotów próbnych dokonał pilot Szczepan Grzeszczyk abs. Polit., który posiada w tym kierunku wybitne kwalifikacje i zdolności.

Próby urządzono następująco: do szybowca przytwierdzono linkę stalową, którą ciągnął samochód. Ażeby ciągnienie było łagodne i elastyczne, linka była przytwierdzoną do szybowca nie bezpośrednio, lecz przy pomocy sznura gumowego (amortyzatora), który łagodził szarpnięcia. Linka była tak przytwierdzona, że pilot jednem pociągnięciem sznura, działanie linki mógł wyłączyć. Przy pierwszej próbie, gdy szybkość samochodu przekroczyła 30 km. na godz., *szybowiec ledwo dotykał ziemi*, wtedy pilot lekko próbował sterów; przy szybkości samochodu przeszło 40 km. na godz. szybowiec już pewnie uniósł się w powietrze na wysokość około 8 m. Na tej wysokości pilot utrzymał się dość długi czas, poczem wyłączył linkę (ponieważ lotnisko kończyło się) i lotem ślizgowym osiadł.

Już z pierwszej próby pilot był bardzo zadowolony, gdyż dała mu możność stwierdzenia prawidłowego działania sterów, należytej stateczności, odpowiedniego wyważenia maszyny oraz nadzwyczaj lekkiego lotu.

Następnie zarządzono drugą próbę przy której samochód stale utrzymywał szybkość 40 km. na godz. Szybowiec z łatwością osiągnął wysokość przeszło 20 m. Na osiągnięcie większej wysokości nie pozwalała długość linki. Podczas tej próby był jeden *moment bardzo emocjonujący:* pilot nie chcąc stale lecić za samochodem, zboczył trochę na prawo, w samochodzie jechali pp. inż. Roland i Czerwiński konstruktor szybowca, który robił zdjęcia fotograficzne. Wtem lot szybowca obniżył się nad samochodem, rozpostarły się skrzydła szybowca, *wszystkim wydało się, że szybowiec wyląduje na samochodzie.* Nastąpiło krótkie zdenerwowanie, samochód zaczął zwiększać swą szybkość, by uciec. Tymczasem pilot wyłączył linkę i z łatwością wylądował w niedalekiej odległości od samochodu.

Próba druga potwierdziła *wielkie zalety szybowca.* Urządzono jeszcze trzecią próbę, by się jeszcze trochę „porozkoszować" i nabrać większej wprawy. W następnym tygodniach odbędzie się próba trzeciego szybowca.

Próbom przyglądali się dr. Fuchs prof. Polit., inż. Roland dyr. Szkoły mechaników lotniczych, dyr. Kączkowski członek Rady Aer. Ak. oraz okoliczna ludność, której było sporo.

Konstruktorem szybowca jest p. *Wacław Czerwiński* absolwent Politechniki lwowskiej, który w tej dziedzinie uzyskał piękne wyniki. Jego konstrukcji był też pierwszy szybowiec, na którym p. Grzeszczyk na pierwszej wyprawie szybowcowej pod Złoczowem, dokonał najdłuższego lotu żaglowego w Polsce. Szybowiec drugi odznacza się bardzo prostemi linjami, jest jednopłatem (o średnio grubym profilu) bez kadłuba w miejsce którego jest odpowiednio zbudowana kratownica, na końcu której znajduje się opierzenie. Pilot siedzi pod skrzydłem. Szybowiec ten zaliczyć można do typu szkolnych.

Kończąc nie można przemilczeć faktu, że *Związek Awiatyczny cierpi na brak pieniędzy.* Jest to jedyna przeszkoda należytego rozwoju szybownictwa we Lwowie. Pomimo tego praca posuwa się naprzód, lecz nie w takim tempie jakiegoby Związek sobie życzył. Wojew. Kom. L.O.P.P. we Lwowie nie może pokryć wszystkich kosztów z tem związanych, gdyż w r. b. prawie wszystkie wydatki idą na szkołę mechan. lotn. Może chwalebne wysiłki młodzieży lwowskiej przekonają tych, którzy są odpowiedzialni za rozwój lotnictwa w Polsce. *(T. J.)*

DOOKOŁA ŚWIATA w 14 dniach.

W danej chwili odbywają się narady rzeczoznawców amerykańskich i europejskich w sprawie organizacji sieci komunikacyjnej obejmującej, całą kulę ziemską zapomocą dalekobieżnych, międzynarodowych linji lotniczych. Komunikacja ponad oceanami, ma się odbywać zapomocą olbrzymich sterowców, obliczonych na 160 pasażerów każdy, nie licząc załogi i bagażu. W przyszłości jednak służbę tę, miałyby objąć potężne hydroplany, nośnością swą i rozmiarami przewyższające znacznie dotychczasowe hydroplany używane w armjach. Technicy przewidują, że utrzymanie, naprawa *i obsługa takich hydroplanów będzie tańsza, niż koszty,* związane z komunikacją, zapomocą sterowców, że zatem udoskonalone hydroplany całe zbudowane z metalu, wkrótce zupełnie wyprą sterowce.

Z drugiej strony sterowce pozostaną niezastąpione w komunikacji towarowej. Co do tego jednak wszelkie przewidywania są jeszcze przedwczesne. Postępy techniki mogą niebawem dać światu jakiś środek komunikacji powietrznej, który obali wszystkie dotychczasowe kalkulacje. W lotnictwie bowiem *dzieją się rzeczy nieoczekiwane.*

Komunikacja ponad lądami, np. ponad Stanami Zjednoczonemi ma być utrzymana zapomocą samolotów, które już dziś pełnią tam służbę pocztową z wielkim pożytkiem. W przyszłości samoloty te, odbywające drogę z chyżością około 130 mil. ang. na godzinę, będą mogły pomieścić około 50 osób i zapewnić im podczas drogi wszelki komfort.

Pasażer, który przebył jednym lotem całą Amerykę od San Francisco do Nowego Jorku, wsiądzie tu wraz z bagażem do sterowca, który go przeniesie do Berlina czy do innej jakiejś stolicy europejskiej, skąd będzie mógł samolotami odbyć podróż dalszą na wschód, np. do Tokio. Z Tokio zaś znów sterowiec zaniesie go bezpiecznie do miejsca, z którego rozpoczął podróż, t. j. do San Francisko.

Równie szybko i łatwo będzie można odbyć podróż z Londynu przez Szwajcarję samolotem do Włoch, stamtąd hydroplanem do Egiptu, dalej aeroplanami i hydroplanami do Australji, stamtąd zaś znów sterowcem przez Ocean Spokojny.

Rzeczoznawcy, obecnie zajęci są uzgodnieniem czasu. Obliczają oni, że *w obecnych warunkach podróż taka trwałaby około 14 dni.* Po udoskonaleniu jednak poszczególnych środków komunikacyjnych i usprawnieniu połączeń nie powinna ona potrwać dłużej niż 10 dni.

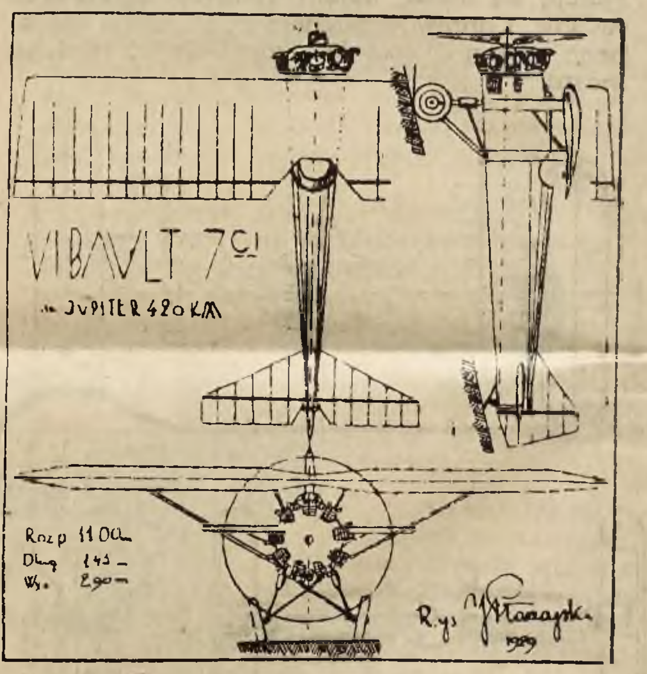
Wszystko to są, oczywiście narazie obliczenia teoretyczne. Urzeczywistnienie ich, po ostatniem fiasku niemieckiego sterowca „Hr. Zeppelin", dozna prawdopodobnie znacznej zwłoki, okazało się bowiem, że sterowce tego rodzaju są bardziej nieobliczalne niż samoloty i zapewne w najbliższym czasie *niewielu znajdą zwolenników.*

MODELARSTWO LOTNICZE:

„WIBAULT 7 C"

Jest to maszyna pościgowa z popularnym silnikiem „Jupiter" 420 KM. znanej fabryki „Rhan et Gome". Maszyny tego typu mają być wprowadzone do armji polskiej i wykonywane są już w P. Z. W.-u.

Jak widać z załączonego planu jest to jednopłat górny z zastrzałami. *Baldachim składa się z sześciu rur* ułożonych w dwa. N. charakterystyczny jest kadłub



o przekroju prostokątnym z dużym łukiem od góry. Siedzenie umieszczone jest dość wysoko, celem umożliwienia jaknajwiększego pola widzenia. *Podwozie amortyzowane w przedniej goleni,* posiada dwie półośki, przymocowane jest przygubowo do piramidki składającej się z trzech rur. Płoza amortyzowana pneumatycznie. Chłodnica umieszczona jest z lewej strony maski silnika, *tuż za cylindrami* Sterowanie lotek sterów wysokości sztywne, kierunku linkami. Cała maszyna kryta jest blachą aluminjową. Malujemy model srebrnym bronzem.

Wyszkolenie pilotów do raidów przez Atlantyk.

Według wiadomości zawartych w „Kölnische Zeitung", niemiecka Lufthansa zajmie się zagadnieniem *wyszkolenia personelu lotniczego*, który byłby zdolny do przelotu nad Atlantykiem. W ostatnich dniach 15 pilotów Lufthansy odbyło w Lubece w Szkole Nawigacyjnej próby egzaminu, odpowiadającego w marynarce handlowej egzaminowi na kapitana dalekiej żeglugi.

Dworzec dla samochodów, autobusów i pociągów.

Wielki rozwój amerykańskiego lotnictwa, a równocześnie ścisły związek, zachodzący pomiędzy komunikacją lotniczą, kolejową i autobusową, skłoniły przedsiębiorstwa komunikacyjne w Ameryce do umieszczenia tych wszystkich trzech środków komunikacyjnych pod jednym dachem.

Miasto St. Paul w stanie Minnesota, powzięło zamiar wykupienia wielkiej części dzielnicy handlowej, aby wybudować tam gigantyczny dworzec, skombinowany na przyjęcie samolotów, autobusów i pociągów kolejowych. Dach tego skombinowanego dworca będzie tak urządzony, ażeby samoloty mogły na nim lądować, a pasażerowie wsiadać i wysiadać. Hangary, warsztaty reperacyjne i garaże, będą zbudowane w pewnej odległości od samej stacji, która będzie służyć tylko dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Kapitan szwedzki Ahrenberg, który ma zamiar odbyć lot ze Sztokholmu do New-Jorku przez Islandję i Grenlandję *odebrał ukończony już samolot* przeznaczony na ten cel. Ahrenberg chce odlecieć ze Sztokholmu w końcu maja, w lub początkach czerwca o godzinie 6-ej i wylądować w New-Jorku na trzeci dzień około godziny 15-ej. *Koszty lotu wyniosą około 233.000 koron*, lot finansuje dyrektor Szwedzkiego Trustu zapałek, Krenger.

Amiot Kubali i Idzikowskiego.

Budowa samolotu Amiot S. E. C. M., przeznaczonego do lotu przez Atlantyk dla mjr. Idzikowskiego i Kubali została ukończona. Samolot zaopatrzony jest w silnik Lorraine 650 MK.

Płatowiec został przewieziony z fabryki w Colombes na lotnisko w Villacoublay, celem przeprowadzenia prób odbiorczych w locie przez mjr. Idzikowskiego i Kubalę.

W czasie próby samolotu, w silniku, *przeznaczonym do prób*, wytopiły się 3 panewki *wskutek zatkania przewodów oliwnych*. Silnik ten służył do raidu w roku ubiegłym, a po wyremontowaniu go przez fabrykę Lorraine, został wbudowany na płatowiec, celem przeprowadzenia prób i umożliwienia treningu załodze płatowca.

Obecnie *silnik został ponownie naprawiony* i wbudowany na płatowiec.

Definitywny odbiór samolotu nastąpi w dniach najbliższych.

Silnik Lorraine 650 MK., przeznaczony do raidu został ostatecznie odebrany dnia 4.IV b. r. Zostanie on wbudowany na płatowiec po ukończeniu treningu przez załogę samolotu.

List od mjr. Kubali i Idzikowskiego.

„Szef Departamentu Lotniczego MSWojsk".

Niniejszem proszę o wpłynięcie (o ile to możliwe), na prasę polską, by nie informowała publiczności o przygotowaniach do naszego raidu. Przytaczane bowiem fantastyczne wiadomości poszczególnych dzienników, które przy każdym artykule o raidzie *podają zmyślony termin odlotu* — denerwują tylko niepotrzebnie publiczność i dyskredytują nas w oczach społeczeństwa, mającego później do nas pretensje „że się nie leci" mimo wielokrotnego przedtem zapowiadania.

Melduję, iż *przechodzi to nasze stosunki i środki*, by móc wywrzeć jakikolwiek w tym kierunku nacisk na prasę zagraniczną, która bardzo rzeczowo i przychylnie zaczęła już ogłaszać przebieg przygotowań.

Część prasy polskiej jednak, jak to wiemy z zeszłorocznego doświadczenia, nie potrafi poważnie, *bezstronnie i rzeczowo pisać, o sportowej imprezie*, wykorzystując każdy temat dla załatwiania partyjnych waśni i porachunków, z któremi my nie mamy nic wspólnego.

(—) *Kubala mjr.*

HUMOR.

Wykorzystał sytuację.

W sądzie toczy się sprawa o przejechanie samochodem. Oskarżony kierowca twierdzi, że jechał z szybkością 6-u klm. na godzinę. Adwokat poszkodowanego dowodzi, że szybkość przewyższała 35 klm. na godzinę. Zeznania świadków potwierdzają oświadczenie kierowcy iż szybkość nie przewyższała 6 klm na godzinę. Widząc to adwokat zwraca się do sędziego: „Wysoki sądzie, proszę sobie wyobrazić tą straszną sytuację, mego klijenta, gdy przez jego ciało tak wolno przejeżdżał ciężki samochód!"

I to racja.

A: „Mam zamiar kupić motocykl"
B: „Przecież nie masz na to pieniędzy".
A: „Na to, by mieć zamiar nie są potrzebne pieniądze".

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205 - 80.